

Índice

1. Evolução do preço do petróleo bruto	2
2. Mercado internacional de derivados do petróleo	3
3. Combustíveis rodoviários	5
3.1. Gasolinas	5
3.2. Gasóleos	6
3.3. GPL Auto	7
4. Gases de petróleo liquefeitos	8
5. Variação regional	9
5.1. Gasolinas e gasóleos	9
5.2. GPL	10
6. Introduções a consumo no mercado nacional	11

Síntese – março 2024

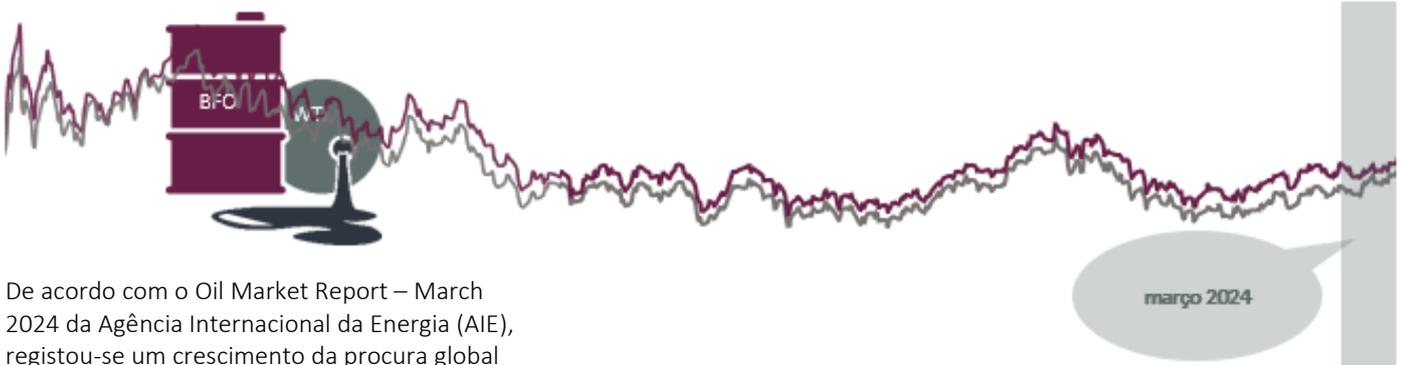
- O preço do barril de petróleo aumentou no mercado *spot* face ao mês anterior.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais, à exceção da gasolina, contrariaram o comportamento do BFO e do WTI.
- O butano, no mercado *Northwest Europe*, negociou, em média, 13,5% acima do propano.
- Os PVP (médios) da gasolina e do gasóleo no mercado nacional acompanharam o comportamento dos mercados internacionais. Os PVP médios da gasolina registaram um aumento de 1,8% e os do gasóleo registaram uma diminuição de 0,9%, face ao mês anterior.
- As introduções a consumo aumentaram em março, 57,35 kton, face a fevereiro.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Os distritos de Braga, Castelo Branco e Aveiro registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos em Portugal continental. Beja, Bragança e Lisboa apresentaram os preços mais altos.
- Vila Real, Braga e Viseu registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Já Leiria, Beja e Faro apresentam os preços mais elevados.

Preços médios praticados em Portugal março 2024



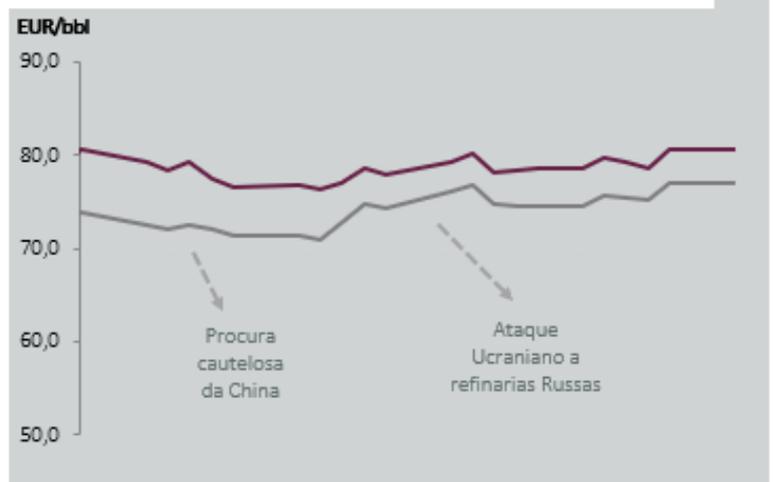
1. Evolução do preço do petróleo bruto

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB (2020-2024)



De acordo com o Oil Market Report – March 2024 da Agência Internacional da Energia (AIE), registou-se um crescimento da procura global de petróleo de 1,6 Mbdp no 1º trimestre de 2024, cerca de 0,12Mbdp abaixo do previsto, devido a debilidades nas entregas na OCDE. Estima-se que o crescimento diminua, ultrapassado o período pandémico e com a melhoria da eficiência nos novos veículos e frotas de elétricos, não ultrapassando os 1,2 Mbdp e os 1,1 Mbdp em 2024 e 2025, respetivamente.

O preço do barril de petróleo aumentou em março, face ao mês anterior. A fraca procura por parte da China, ainda que suportada pela extensão dos cortes na produção pelo grupo OPEP+ não foi suficiente para manter o preço do barril. O ataque Ucrâniano a uma das maiores refinarias de petróleo na Rússia, e o crescimento da economia Americana e Chinesa contribuíram para a subida do preço do barril em março.

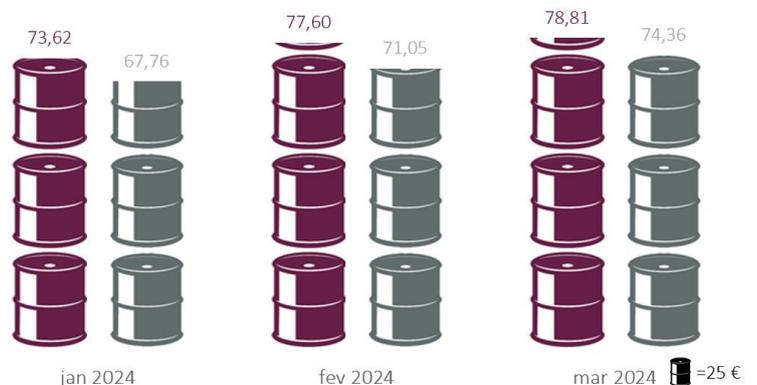


Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

O preço spot do WTI FOB subiu, em março, 5,3%, para um valor médio de 80,75 USD, por comparação ao barril negociado em fevereiro. A cotação spot do BFO FOB também registou um aumento, de 2,2% no mesmo período, para um valor médio de 85,58 USD.

O preço dos contratos futuros adquiridos durante o mês de março, para entregas de Brent e WTI, em média, foi mais baixo do que no mercado *spot*, demonstrando uma situação de *backwardation*.

Figura 1-2 – Preços médios mensais de BFO e WTI, FOB



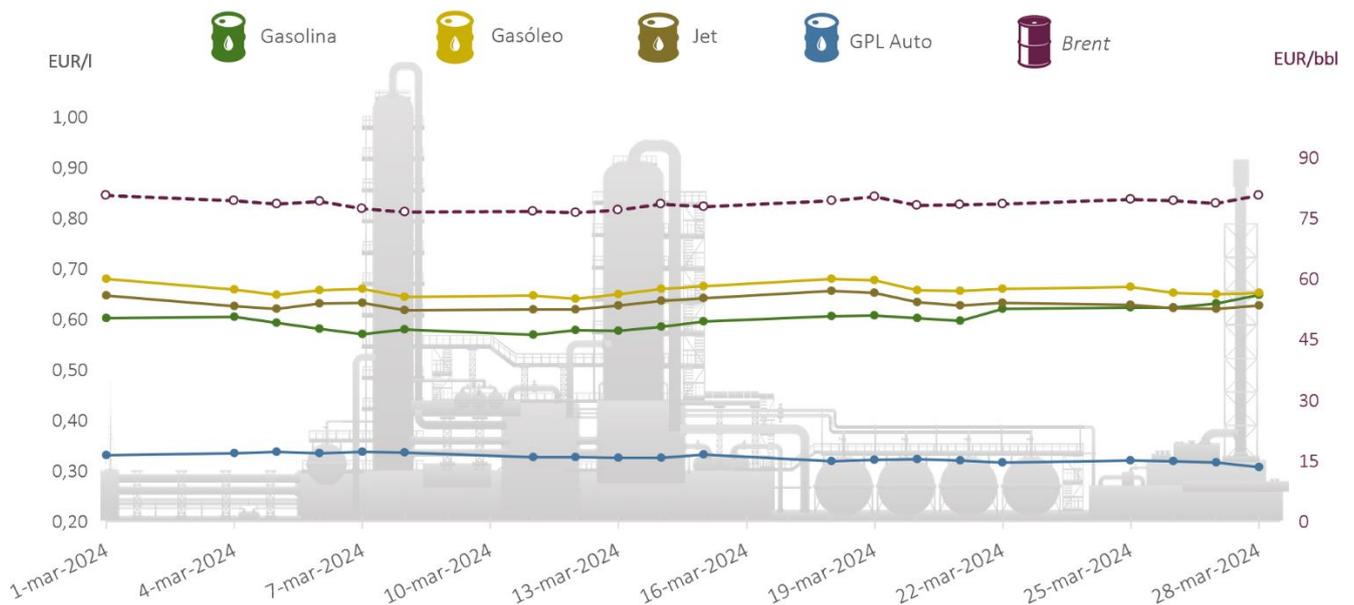
Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

De acordo com a AIE, a oferta global de petróleo, projetada para o ano de 2024 é de 102,9 Mbpd, representando um aumento de cerca de 0,77 Mbpd face a 2023. Estima-se que a oferta proveniente do grupo de países não pertencentes ao bloco OPEP+ aumente em cerca de 1,6 Mbpd, em contraciclo com a produção referente ao bloco OPEP+ com um decréscimo de 0,82 Mbpd, se os cortes voluntários se se verificarem. No ano de 2025 a oferta global para os não OPEP+ pode crescer 1,4 Mbpd, nomeadamente nos EUA, e crescer 0,22 Mbpd para os OPEP+ com os cortes programados.

As previsões apontam para que a refinação de produtos derivados, em 2024, cresça 1,0 Mbpd, alcançando os 83,3 Mbpd, cerca de 0,16 Mbpd inferior à estimativa do último relatório, devido a quebras da Rússia, interrupções não programadas na Europa e inatividade na China. Estima-se um aumento na produção de 0,83 Mbpd para 84,2 Mbpd em 2025.

Figura 2-1 – Evolução das cotações de derivados do petróleo

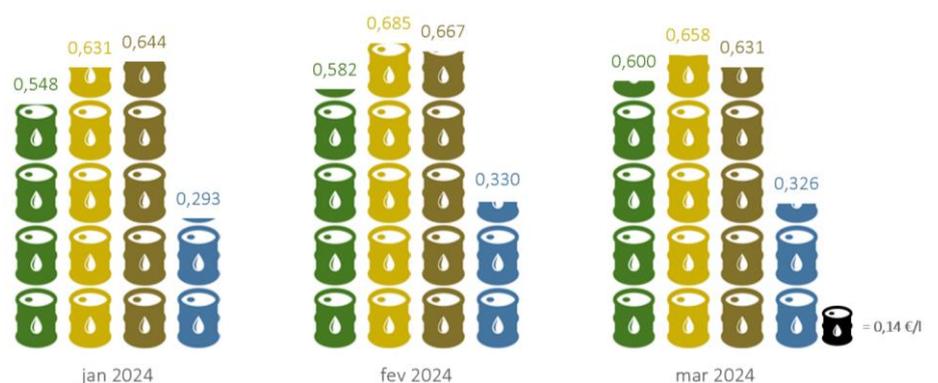


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

De acordo com o Oil Market Report de março, da AIE, os inventários de barris de petróleo globais, em fevereiro, aumentaram 43,3 Mb.

Os valores médios das cotações internacionais, na região ARA, contrariaram a trajetória ascendente verificada no preço do barril de petróleo em março. A descida mais acentuada verificou-se na cotação do jet (-5,3%), seguindo-se o gasóleo (-3,8%), e o GPL auto (-1,3%). Contrariamente, observou-se um aumento na cotação da gasolina (+3,2%).

Figura 2-2 – Preços médios mensais de derivados do petróleo



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Em março, o preço do gasóleo no mercado NWE diminuiu face ao mês anterior, contrariando a trajetória verificada no preço do barril de petróleo. A oferta encontrou-se a níveis superiores aos da procura do gasóleo, após o arranque da atividade agrícola e da construção, contudo houve oscilações ao nível da oferta com a interrupção da atividade de refinação para manutenções programadas. O consumo aumentou progressivamente, mas não ao ritmo estimado, resultando na diminuição do preço do gasóleo no continente europeu.

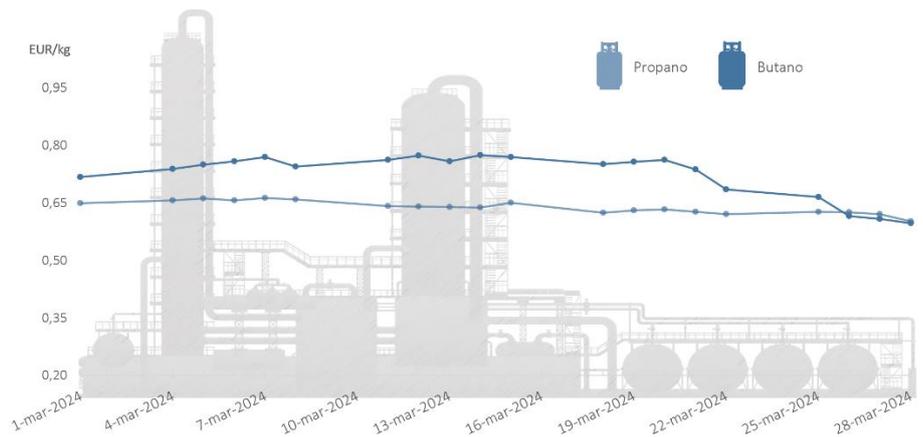
O preço da gasolina no mercado NWE, em março aumentou face ao verificado no mês anterior, acompanhando a trajetória observada no preço do barril de petróleo. O período de férias da Páscoa originou deslocações nos vários países, o que alavancou o consumo de gasolina nos automóveis ligeiros, face ao mês anterior e período homólogo anterior. A Alemanha viu chumbada uma moção para remover o E5 das bombas de serviço, sendo obrigatória a venda do mesmo, caso se verifique a oferta do produto E10.

O preço do jet no mercado NWE registou uma diminuição em março, contrariando o comportamento no preço do barril de petróleo nos mercados internacionais. As férias da Páscoa fizeram-se sentir na aviação com um aumento significativo da procura dos turistas por regiões como Espanha. No entanto, as greves de tripulantes e operadores condicionaram o tráfego aéreo na Alemanha, afetando milhares de voos na Europa, resultando na diminuição do preço do jet na região.

As cotações dos gases de petróleo liquefeito (butano e propano) na Europa aumentaram em fevereiro, 4,2% e 1,3%, respetivamente. Importa referir que o butano negociou, em média, 13,5% acima do propano. O diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo transacionado foi maior no butano do que no propano, correspondendo a 17,8 cent/kg e 6,1 cent/kg, respetivamente.

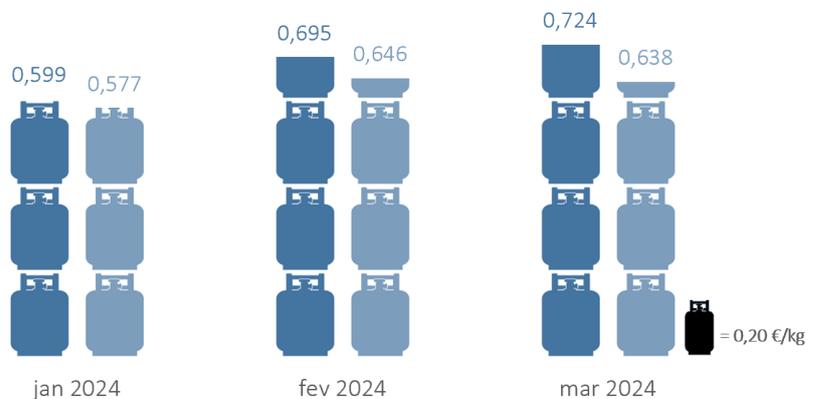
Em março, o aumento do preço das cotações de GPL butano e propano, na região ARA, acompanhou a trajetória observada no preço do barril de petróleo. A procura de GPL propano manteve-se a níveis muito baixos, diminuindo progressivamente ao longo do mês, com a oferta das refinarias em linha com a procura, assinalando o início da primavera. Com o fluxo de calor maior do que era antecipado, as refinarias mudaram o foco para misturas de verão, necessitando assim de menos de GPL (butano) para a produção das gasolinas. O valor do butano rondou os 90% do valor de nafta no mercado spot.

Figura 2-3 – Evolução das cotações de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

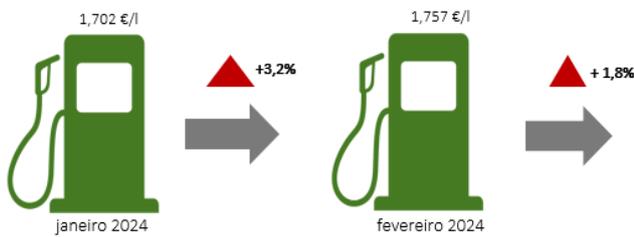
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



O PVP da gasolina simples aumentou em março (+ 1,8%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

Para fazer face à descida do preço dos combustíveis, o Governo implementou um mecanismo de revisão periódica do ISP*. Em março, o ISP aplicado à gasolina manteve-se inalterado face ao mês anterior.

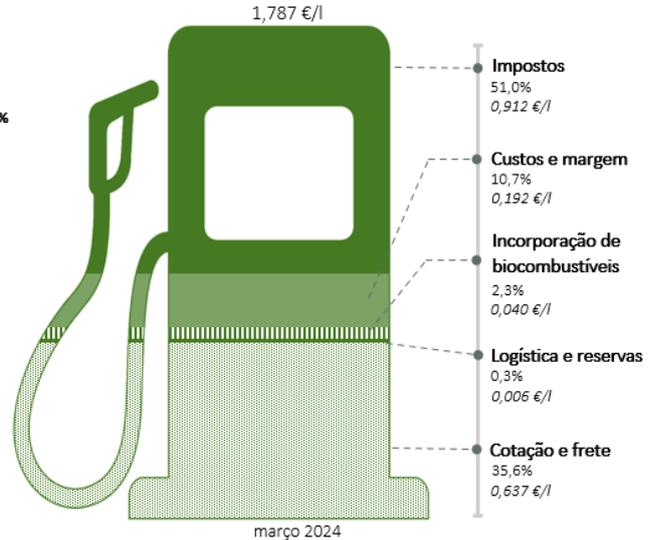
A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos, representando em fevereiro 51,0% do total da fatura da gasolina, seguindo-se a cotação e frete (35,6%).

Os custos de operação e margem de comercialização, a incorporação de biocombustíveis e a logística e constituição de reservas estratégicas representaram, em conjunto, cerca de 13,3% do PVP médio da gasolina simples 95.

Os hipermercados apresentaram as ofertas mais competitivas: 1,3 cent/l abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 6,3% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma diferença de 10,7 cent/l.

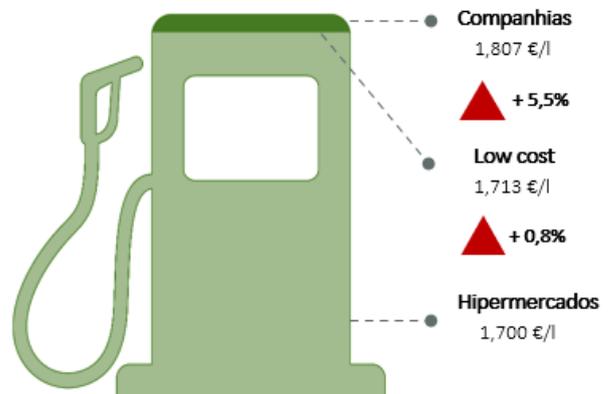
Ainda durante março, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,3% do que a gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivação foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 4,4%), como tem sido habitual no mercado nacional.

Figura 3-1 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasolina simples 95



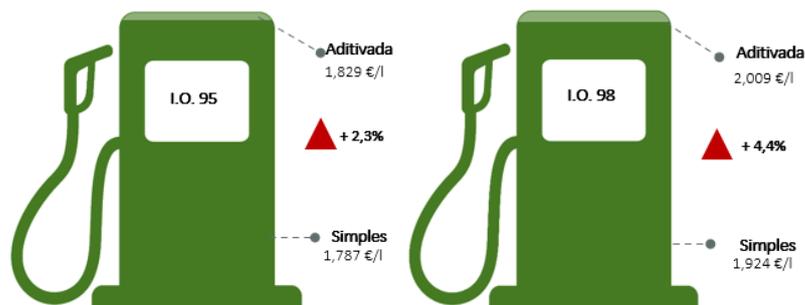
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-2 – Diferenciação de preços da gasolina simples 95 no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

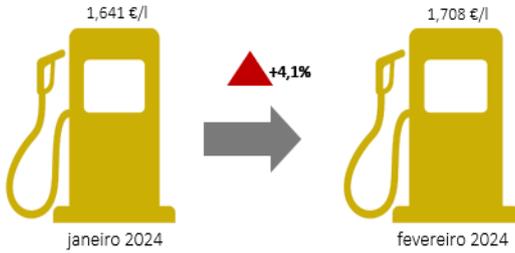
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

* Variação no ISP, por forma a repercutir as variações da receita de IVA, por litro, que decorram da variação semanal do preço médio de venda ao público dos combustíveis.

3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples diminuiu em março (- 0,9%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

Para fazer face à subida do preço dos combustíveis, o Governo implementou um mecanismo de revisão periódica do ISP. Em março, o ISP aplicado ao gasóleo manteve-se inalterado face ao mês anterior.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos (44,9%), seguida do valor da cotação e frete (39,6%).

Os custos de operação e margem de comercialização, a incorporação de biocombustíveis, a logística e a constituição de reservas estratégicas representam, em conjunto, cerca de 15,6% do PVP médio do gasóleo simples.

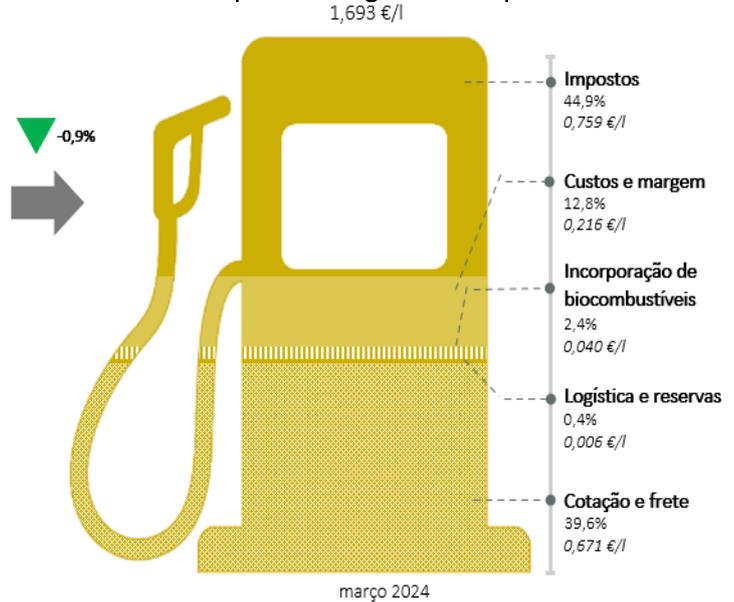
Os hipermercados continuam a ser os operadores com preços mais competitivos, apresentando preços médios cerca de 10,5 cent/l abaixo do PVP médio nacional. Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,614 €/l, o que representa um adicional de 1,6% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços médios de 1,715 €/l, cerca de 2,2 cent/l acima do preço médio nacional.

Em março, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 6,0 cêntimos por litro face ao gasóleo simples.

Os preços médios de combustíveis são retirados do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos pelos operadores do SPN.

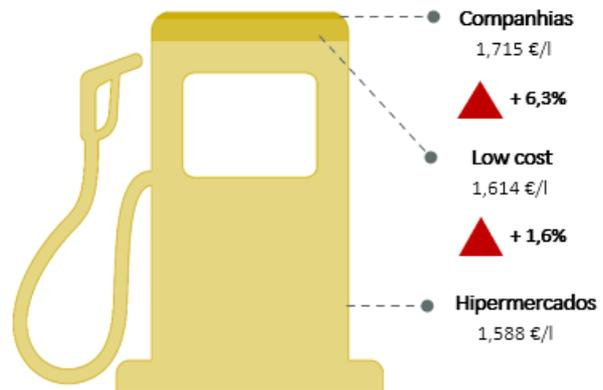
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores. Estes preços correspondem aos anunciados pelos operadores nos pósticos, não incluindo, portanto, os descontos comerciais praticados.

Figura 3-4 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasóleo simples



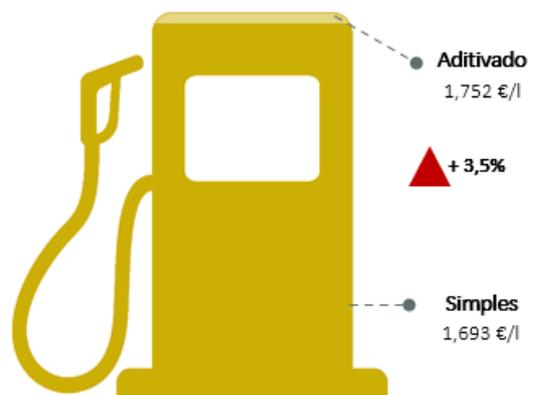
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-5 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

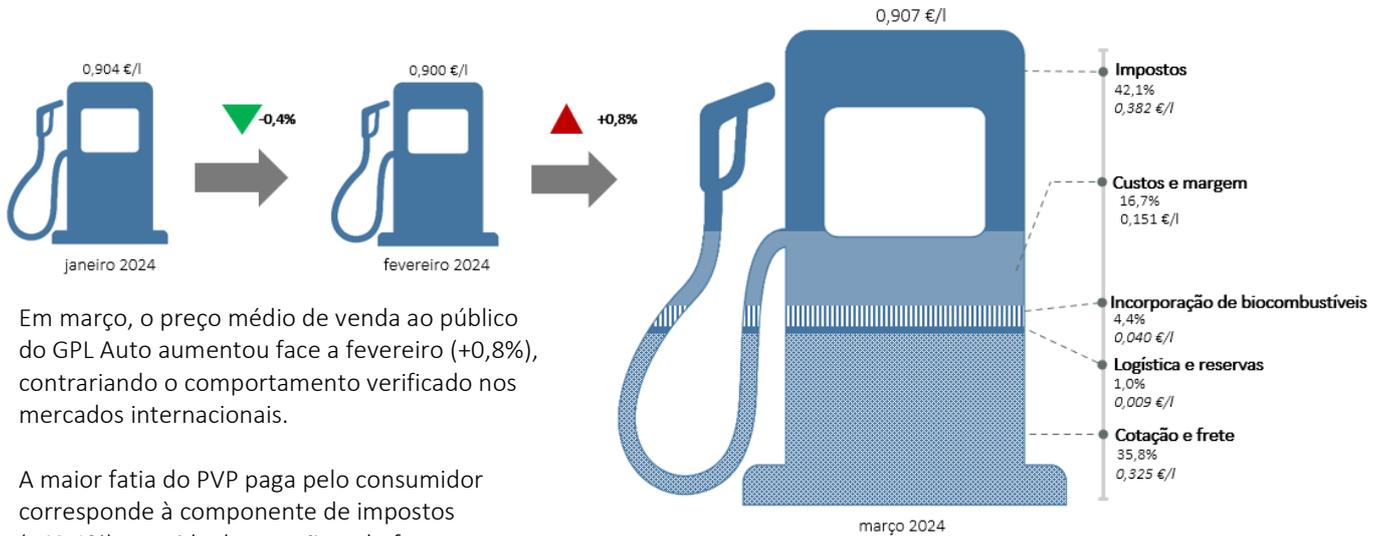
Figura 3-6 – Diferença de preços entre gasóleo simples e aditivado



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.3. GPL Auto

Figura 3-7 – Decomposição do preço médio de venda ao público de GPL Auto



Em março, o preço médio de venda ao público do GPL Auto aumentou face a fevereiro (+0,8%), contrariando o comportamento verificado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de impostos (+42,1%), seguida da cotação e do frete (35,8%) e dos custos e margem (16,7%).

Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

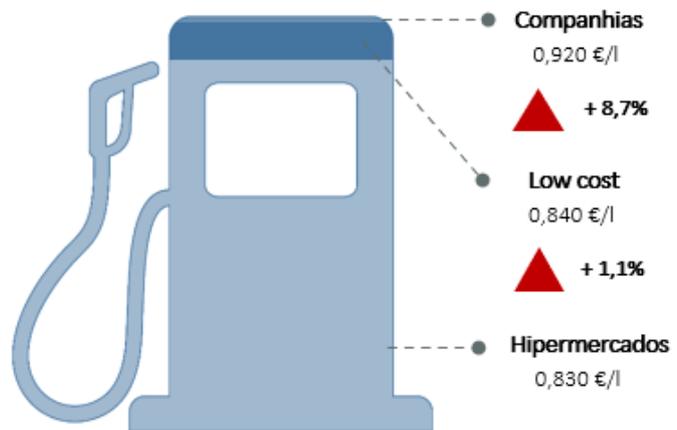
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e a constituição de reservas, à semelhança do que sucede com os outros combustíveis rodoviários.

Os hipermercados mantêm a oferta mais competitiva, seguidos dos operadores do segmento *low cost*.

Em março, o PVP médio dos hipermercados, operadores com ofertas *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,831 €/l; 0,838 €/l e 0,929 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento, que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, venderam em média 2,2 cent/l acima do preço médio nacional e 9,8 cent/l superior ao preço praticado pelos hipermercados.

Figura 3-8 – Diferenciação de preços do GPL Auto no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

Em março, o preço médio de venda ao público nas garrafas mais comercializadas (G26)[†] de gás propano e de butano aumentou.

Figura 4-1 – Desagregação dos preços de gás propano para as garrafas G26 e G110

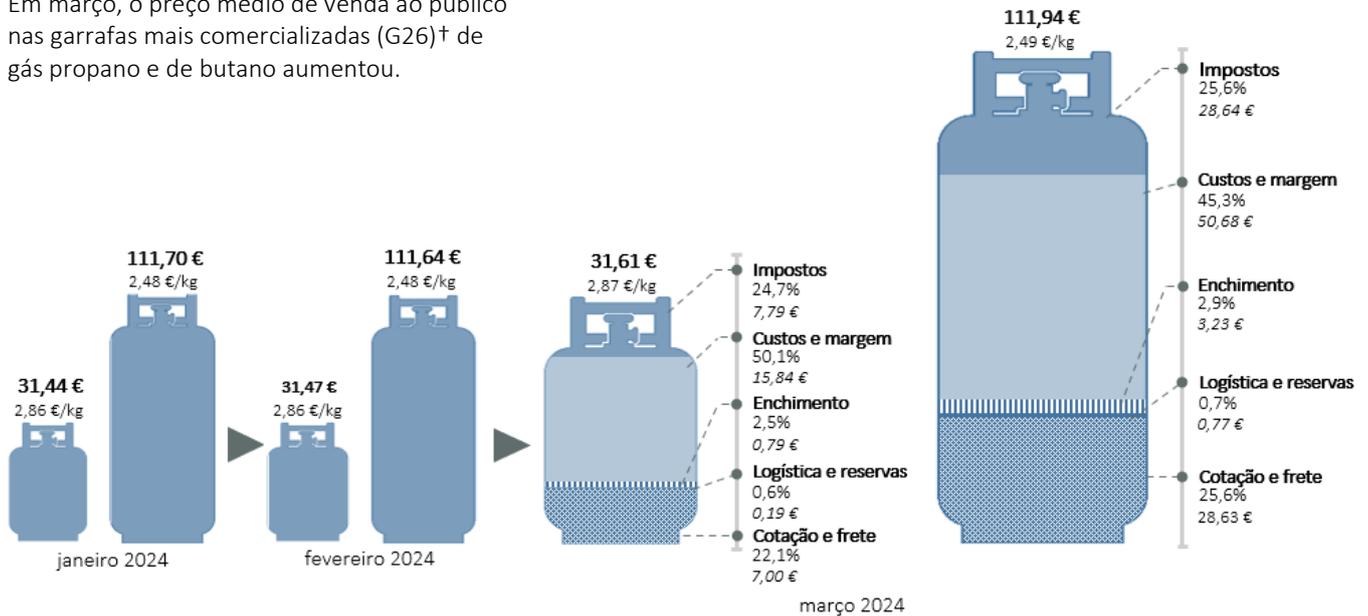
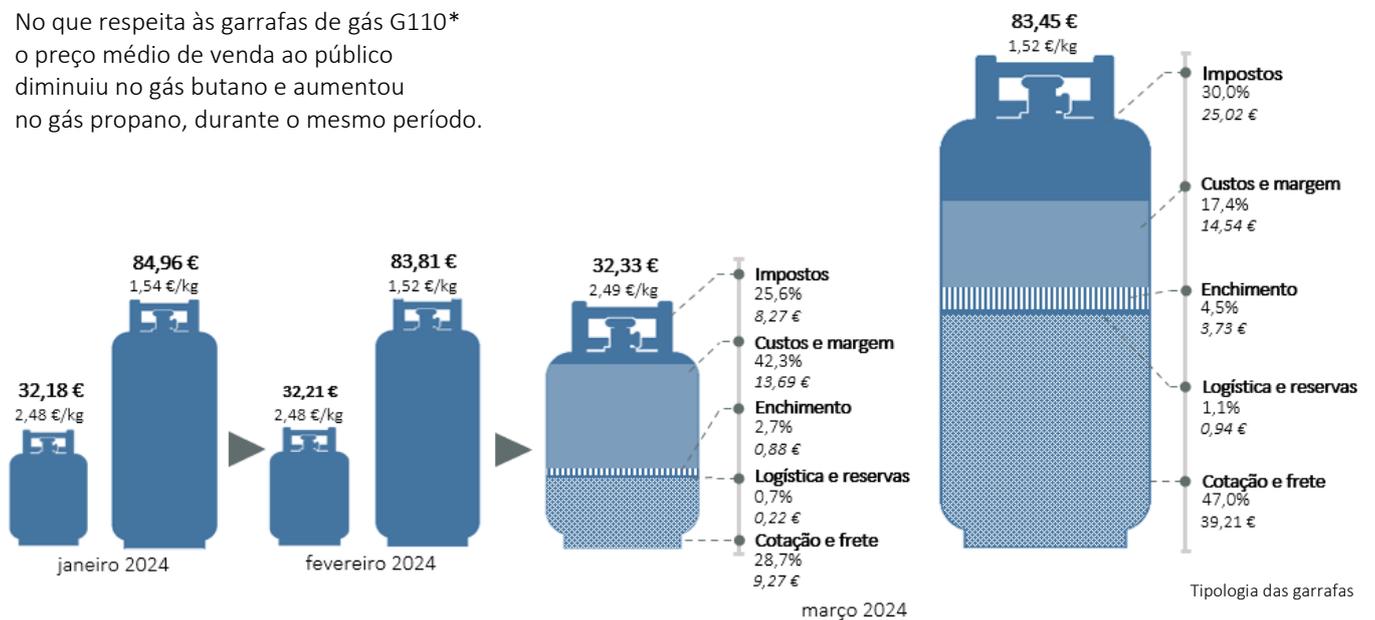
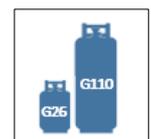


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

No que respeita às garrafas de gás G110* o preço médio de venda ao público diminuiu no gás butano e aumentou no gás propano, durante o mesmo período.



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE



* A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como referência a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores para as garrafas de 11 kg (G26) e 45 kg (G110) de propano e 13 kg (G26) e 55 kg (G110) de butano. O PVP do gás propano e do gás butano é retirado do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos na plataforma pelos operadores do Sistema Petrolífero Nacional com volumes de vendas anuais superiores a 1 000 garrafas.

5. Variação regional

5.1. Gasolinas e gasóleos

Embora pouco diferenciados, os preços médios de gasolinas 95 e gasóleos simples revelam algumas diferenças regionais.

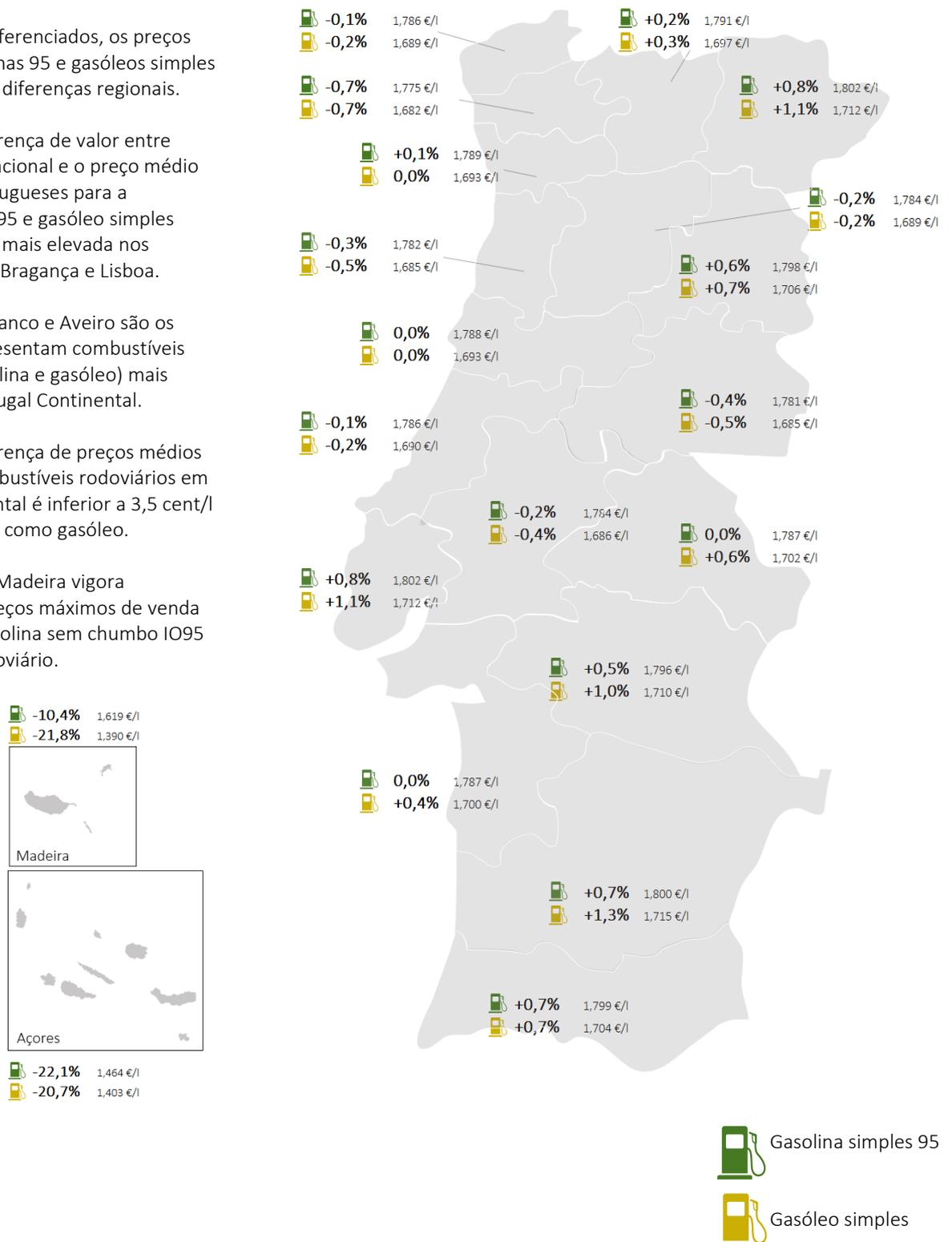
Em março, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja, Bragança e Lisboa.

Braga, Castelo Branco e Aveiro são os distritos que apresentam combustíveis rodoviários (gasolina e gasóleo) mais baratos, em Portugal Continental.

Em março, a diferença de preços médios por litro dos combustíveis rodoviários em Portugal continental é inferior a 3,5 cent/l tanto na gasolina como gasóleo.

Nos Açores e na Madeira vigora um regime de preços máximos de venda ao público da gasolina sem chumbo IO95 e do gasóleo rodoviário.

Figura 5-1 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

5.2. GPL

Embora pouco diferenciados, os preços de GPL engarrafado (butano e propano) revelam algumas diferenças regionais.

Em março, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas em Leiria, Beja e Faro. Também os distritos de Santarém e

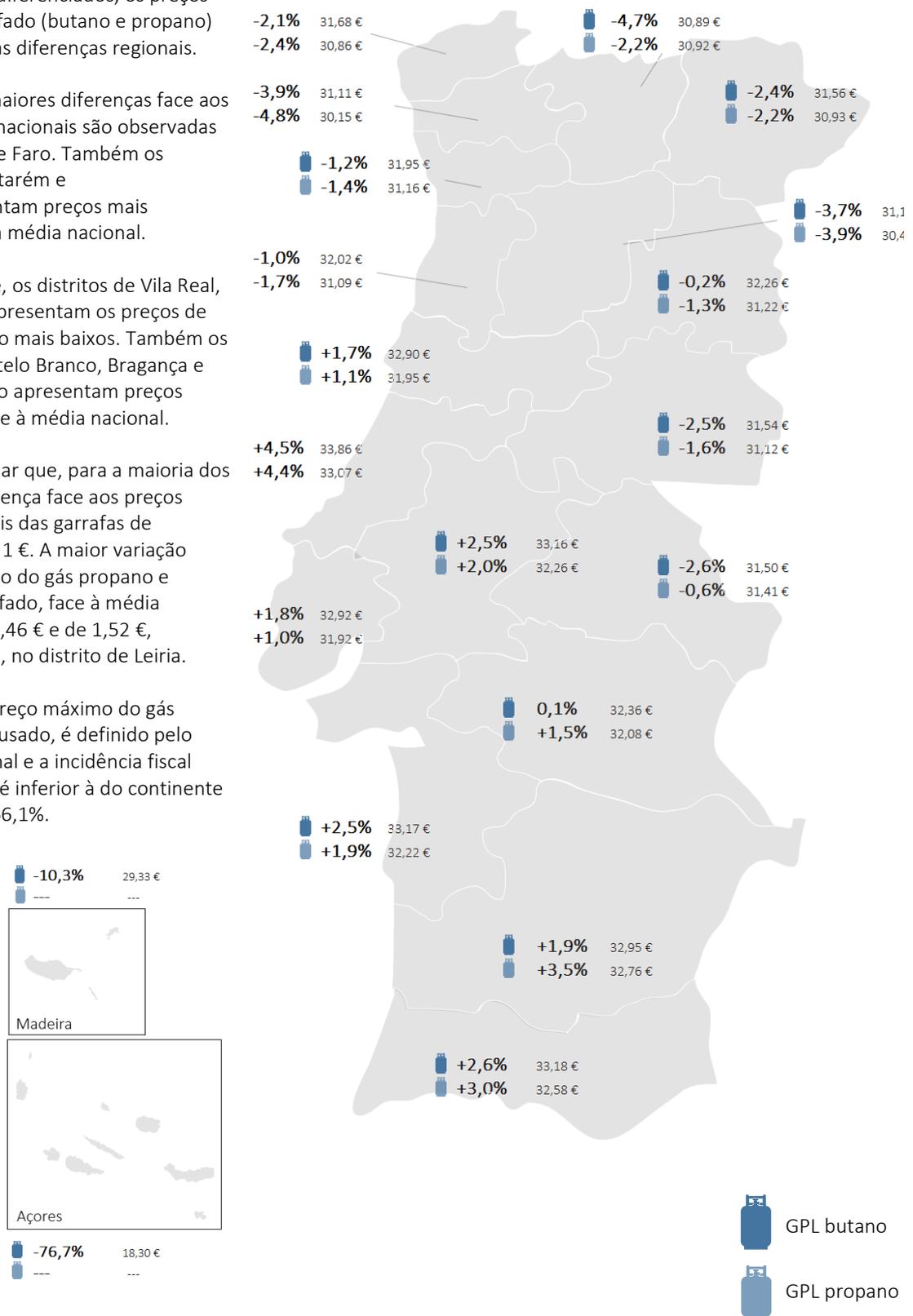
Setúbal apresentam preços mais elevados, face à média nacional.

Contrariamente, os distritos de Vila Real, Braga e Viseu apresentam os preços de GPL engarrafado mais baixos. Também os distritos de Castelo Branco, Bragança e Viana do Castelo apresentam preços mais baixos, face à média nacional.

Importa sublinhar que, para a maioria dos distritos, a diferença face aos preços médios nacionais das garrafas de GPL é inferior a 1 €. A maior variação distrital no preço do gás propano e butano engarrafado, face à média nacional, é de 1,46 € e de 1,52 €, respetivamente, no distrito de Leiria.

Nos Açores, o preço máximo do gás butano, o mais usado, é definido pelo Governo Regional e a incidência fiscal no arquipélago é inferior à do continente português em 66,1%.

Figura 5-2 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

6. Introduções a consumo no mercado nacional

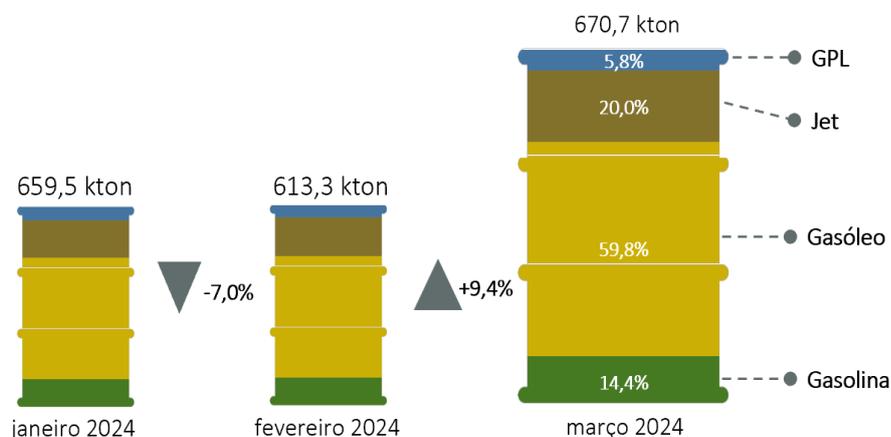
Em março, o consumo de combustíveis derivados do petróleo, considerando o cabaz de gasolina, de gasóleo, de jet e de GPL, aumentou face a fevereiro. O consumo global aumentou 57,35 kton face ao mês anterior, o que representa um acréscimo de 9,4%.

O aumento do consumo de combustíveis derivados de petróleo em março ocorreu no jet (+15,1%), na gasolina (+11,2%), no gasóleo (+7,9%) e no GPL (+1,7%).

Em termos homólogos, o consumo registado em março de 2024 foi 6,7% inferior (-47,86 kton) ao de março de 2023, com diminuições no consumo de gasóleo (-11,7%), de gasolina (-3,2%) e de GPL (-3,0%). Em contraciclo, verificou-se um aumento no consumo de jet (+7,9%) no mesmo período.

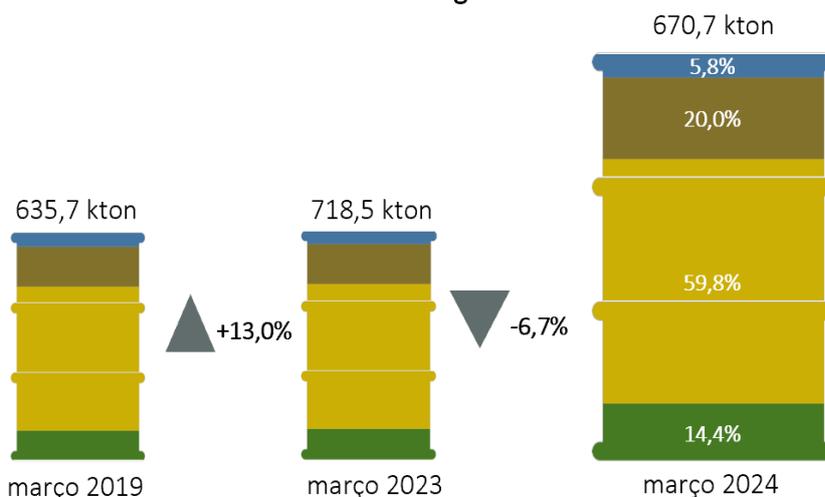
O consumo verificado em março de 2024, foi superior ao consumo no período homólogo pré-pandémico de 2019 (+34,94 kton), observando-se um aumento no consumo de jet (+21,6%), de gasolina (+16,4%) e de gasóleo (+0,4%). Em contraciclo, no mesmo período, diminuiu o consumo de GPL (-9,6%).

Figura 6-1 – Introduções a consumo de combustíveis derivados do petróleo



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 6-2 – Comparação de introduções a consumo entre períodos homólogos



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Siglas, definições e diplomas

Backwardation – Condição em que o preço dos contratos futuros transacionados no mês é inferior ao preço das transações no mercado spot;

Contango – Condição em que o preço dos contratos futuros transacionados no mês é superior ao preço das transações no mercado spot;

BFO – Petróleo bruto originário dos campos no Mar do Norte (*Brent-Forties-Oseberg-Ekofisk-Troll*) e usado como referência nos preços do petróleo nos mercados internacionais;

FOB – *Free on Board*;

G26 e G110 – O tamanho das garrafas de gás está normalizado. Pode fazer-se a distinção de dois modelos de acordo com a sua capacidade, G26 e G110.

Consulte o [Catálogo de garrafas de GPL comercializadas em Portugal](#) da ERSE;

GPL – Gás de petróleo liquefeito (butano e propano);

I.O. – Índice de octanas;

Jet – Combustível de alta qualidade para motores de aviação;

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico;

OPEP e OPEP+ – Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados;

PVP – Preço de Venda ao Público

kton – mil toneladas;

WTI – *West Texas Intermediate*. Tipo de petróleo bruto.